Duurzame mobiliteit

Casestudy Stadsregio Utrecht

Jan Korff de Gidts

Projectleider Kracht van Utrecht-initiatief

Samen zorgen voor minder CO_2

6 maart 2012

Opbouw van mijn bijdrage

- Ambitie en concept van ons burgerinitiatief
  - Wie zijn we, waarom ontstaan, wat zijn onze wapenfeiten
  - Onze leidraad voor onze rapporten: Ladder van Verdaas

- Maatschappelijk rendement
  - Schone lucht/roet; klimaat/CO2
  - Ruimtegebruik autosysteem: loopt vast in de steden
  - Beprijzing met schaalsprong fiets en OV-tramnetwerk

- Welke reductie in CO2-emissies biedt ons alternatief?
    - Hoe kunnen meer kennis delen en van elkaar leren?

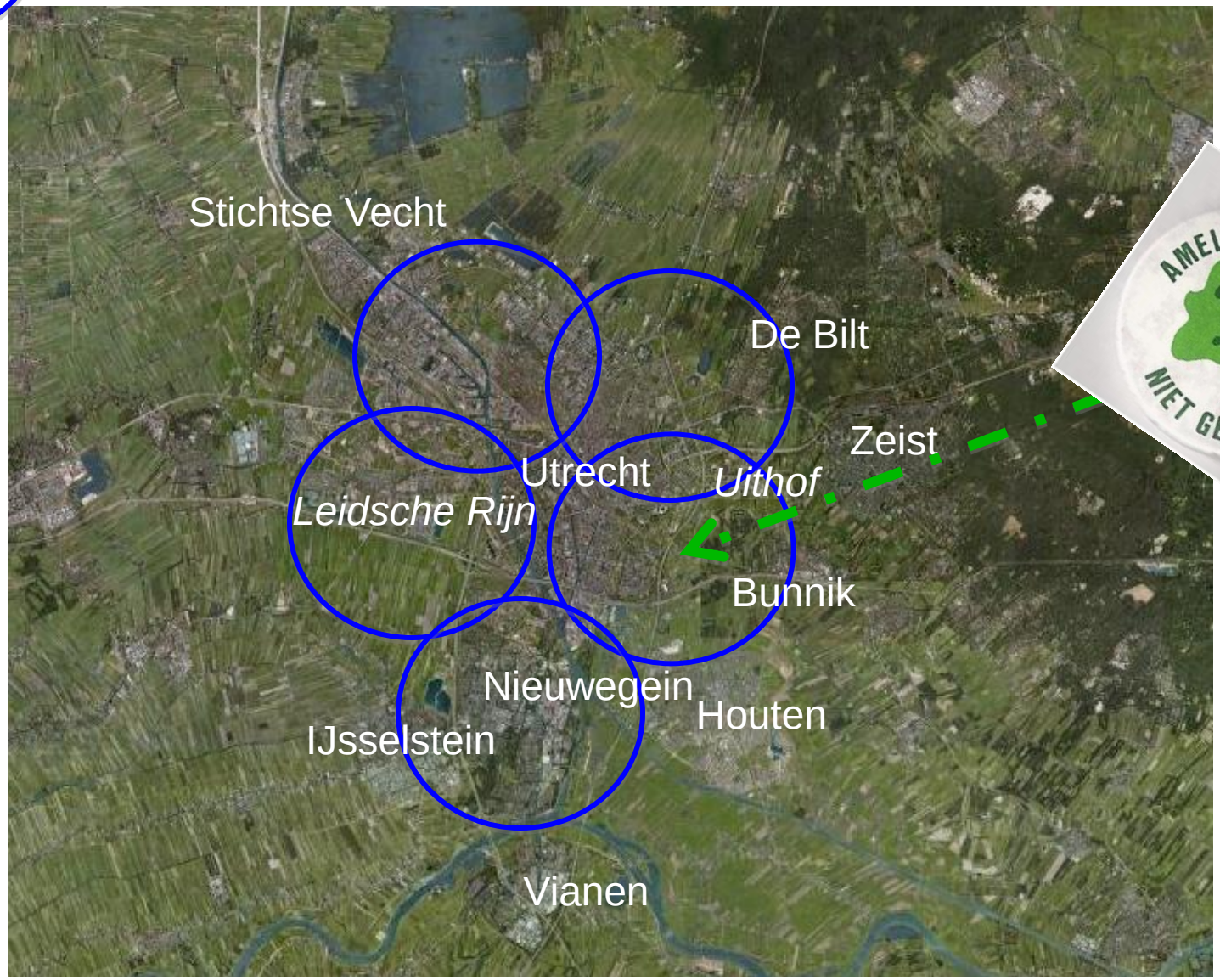
Kracht van Utrecht-initiatief

- Utrechtse “denktank” van bewoners en experts, die nadenken over de Kracht van Utrecht in de 21e eeuw en de samenhang tussen
  - Leefkwaliteit (aantrekkelijk om te wonen en werken)
  - Blijvend mooi en uitstekend bereikbaar voor fiets, OV en auto
  - Gezondere leefomgeving (luchtkwaliteit en geluid)
  - Betere economische toekomst en blijvend compacte stad

- Dat doen we met bewonersorganisaties, bedrijfsleven, onderzoekers, overheid en politiek.

- Om mensen minder afhankelijk te laten worden van het autosysteem + de stadsregio meer keuze te bieden!

De kracht van de Utrechtse leefomgeving



Waarom is KvU ontstaan

- Groeitrends in de stad: los van elkaar bekeken…
  1. succes + groei Utrecht stad naar 400.000 inwoners
  2. autobezit & gebruik (we doen net alsof: er is plenty ruimte & €€€)
  3. parkeerdruk / ongezonde lucht / fietschaos CS / fietsfiles
- Ruimtegebruik + mobiliteit zonder grenzen …???
  1. verkokering van overheden en overheidsafdelingen
  2. een machtige autolobby + economie zonder fundament
- Wat zien wij als samenhang:
  1. Ruimtegebruik genereert mobiliteit ”net zoals nieuwe wegen”
  2. Nieuw gedrag van individu <-> nieuw gedrag van overheid!
  3. Zuinige auto ≠ schone auto ! *(Consumentenbond febr.2012)*

Onze rapporten

- April 2009
  - “Nieuwe snelwegen zijn niet nodig & misinvestering!”
    - Schaalsprong Fiets & OV-netwerken; + Beprijzing
    - Als je burgers/werknemers meer keuze biedt
    - Als overheden duurzaam gaan investeren
  - Hoe 1 miljard € (planstudie Ring) beter besteden?
  - Uitbouw duurzaam mobiliteitsysteem
    - Leidraad: “Ladder van Verdaas”

Wapenfeiten Kracht van Utrecht

- 2009: Motie 2de Kamer: 3 maanden na KvU 1.0
- 2010: Pleidooi college-akkoord B&W/Raad Utrecht
  - “Neem dit duurzame alternatief langer mee in afweging en besluitvorming”
    - -> KvU 2.0 met marktpartijen (sept 2010)
    - -> Doorrekening effecten KvU 2.0 maatregelen (Movares)
- 2011: Pleidooi GS Provincie in college-akkoord:
  - Maak voor die afweging Meest Milieuvr. Alternatief
- “Het denken over duurzame mobiliteit bevorderd”

Onze Leidraad: Ladder van Verdaas

- Nieuwe infra
- Aanpassen
- Benutten
- Fiets&OV-netwerk
- Mobiliteits-management
- Prijsbeleid mobiliteit
- Ruimtegebruik -> mobiliteit

De ladder van Verdaas

1. “Ruimtegebruik leidt tot ~~Auto~~mobiliteit”
2. Prijsbeleid voor mobiliteit *(€-toegang/parkeer)*
3. Mobiliteitsmanagement *(reizigers en bedrijven)*
4. Fiets en OV-netwerken optimaliseren
5. Benutten van infra
6. Aanpassen / verbeteren van infra
7. Nieuw aanleggen van infra

Conclusie Movares 2011: Effecten maatregelen KvU 2.0

1. Sterke afname aantal voertuigverliesuren *rond & in de stad* t.o.v. referentiescenario

2. Toename totaal aantal verplaatsingen = totale bereikbaarheid: incl. fiets en OV

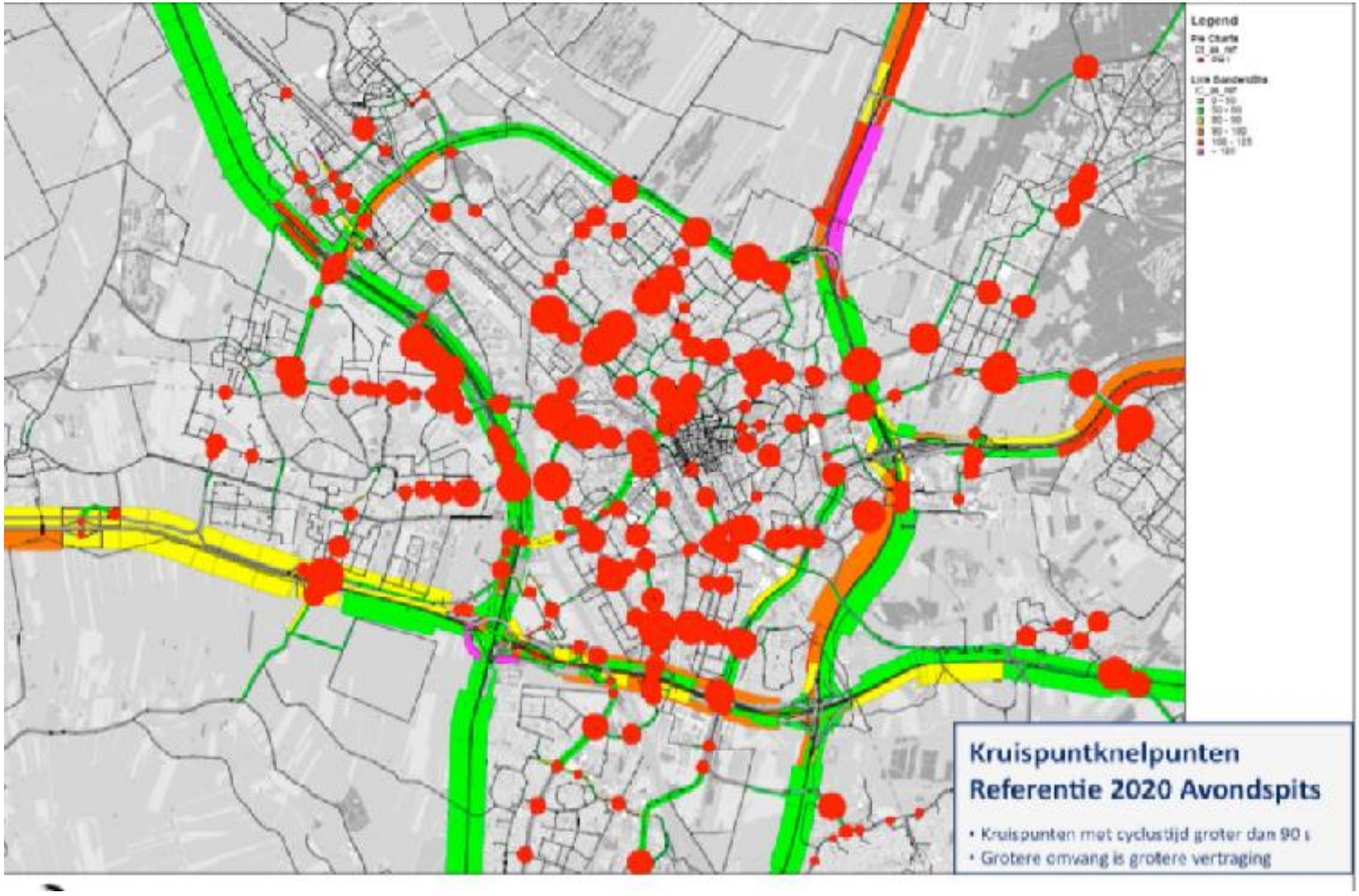
   = goed voor Utrechtse economie

3. Groei automobiliteit gaat ten koste van leefbaarheid en bereikbaarheid in de stad zelf.

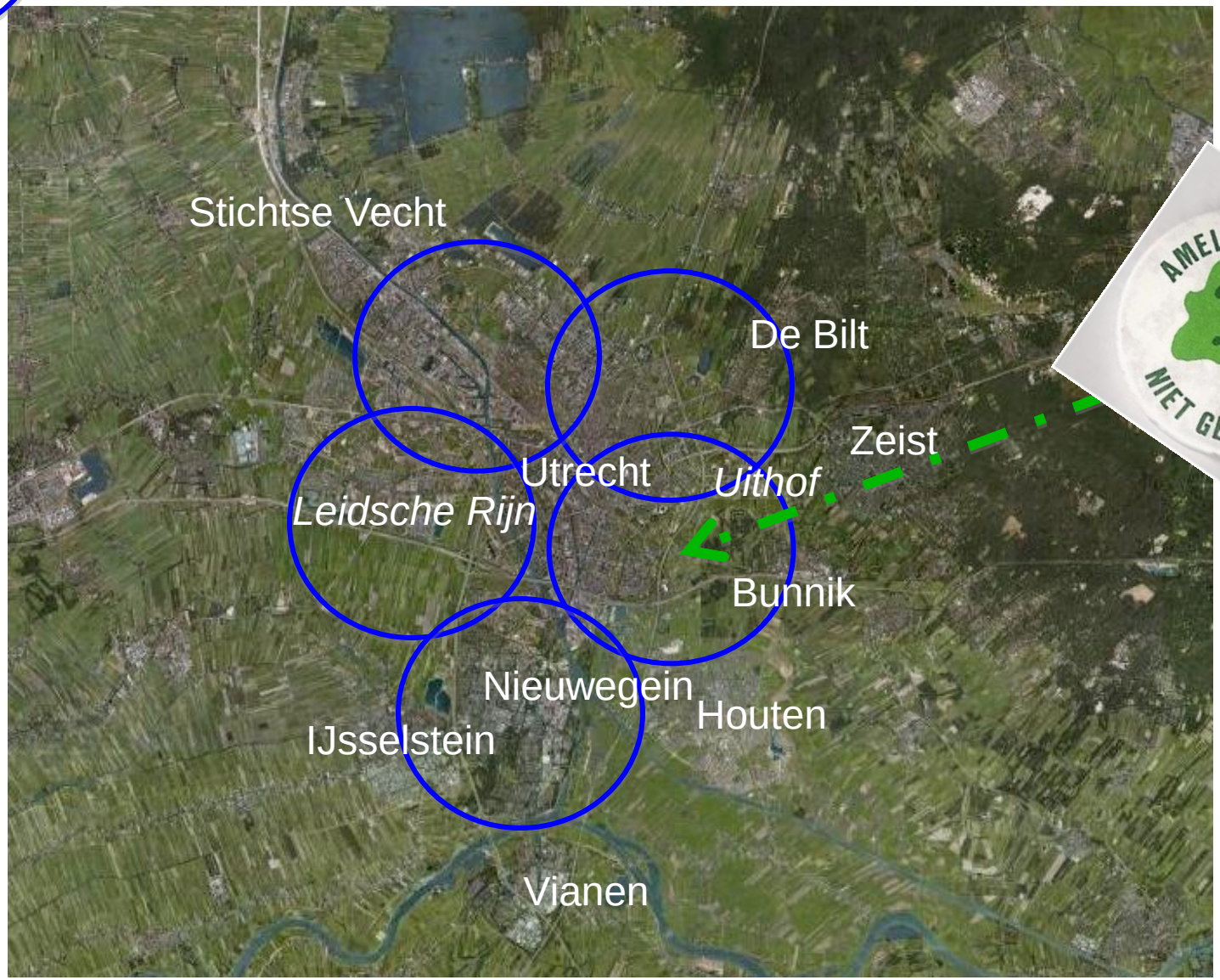
4. Stadsregio: voorkòm dat en maak stevige keuze voor fiets & OV ("autosysteem loopt vast")

Movares

Autosysteem loopt vast in grote steden

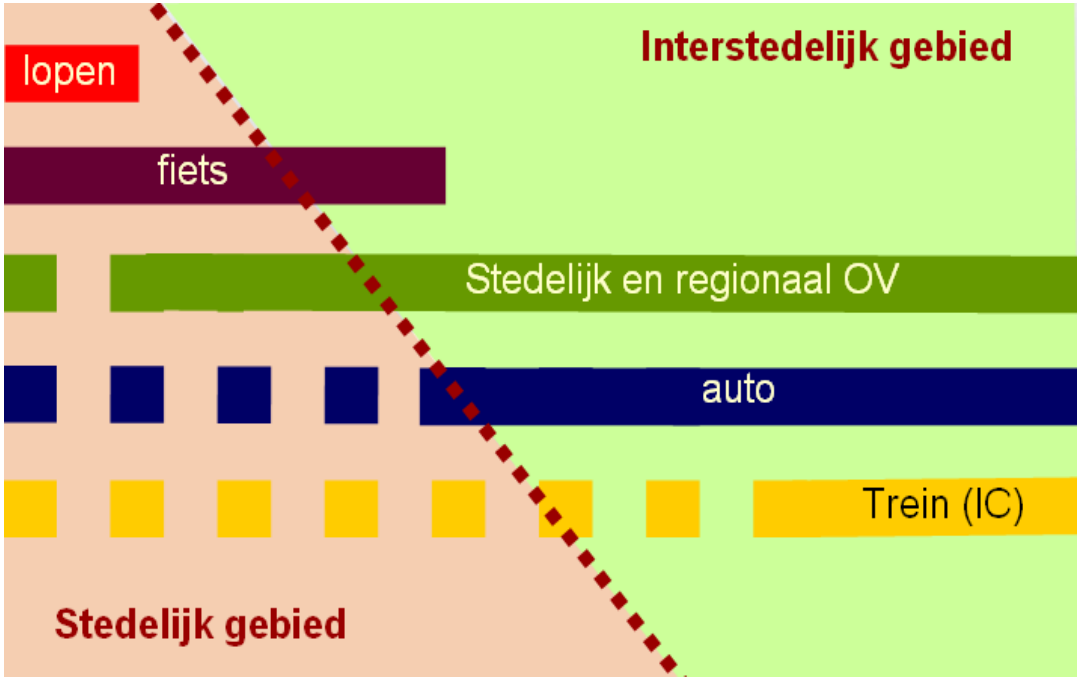


De kracht van de Utrechtse leefomgeving



“Elke vervoerswijze zijn optimale plek”

De intermobiele reiziger centraal



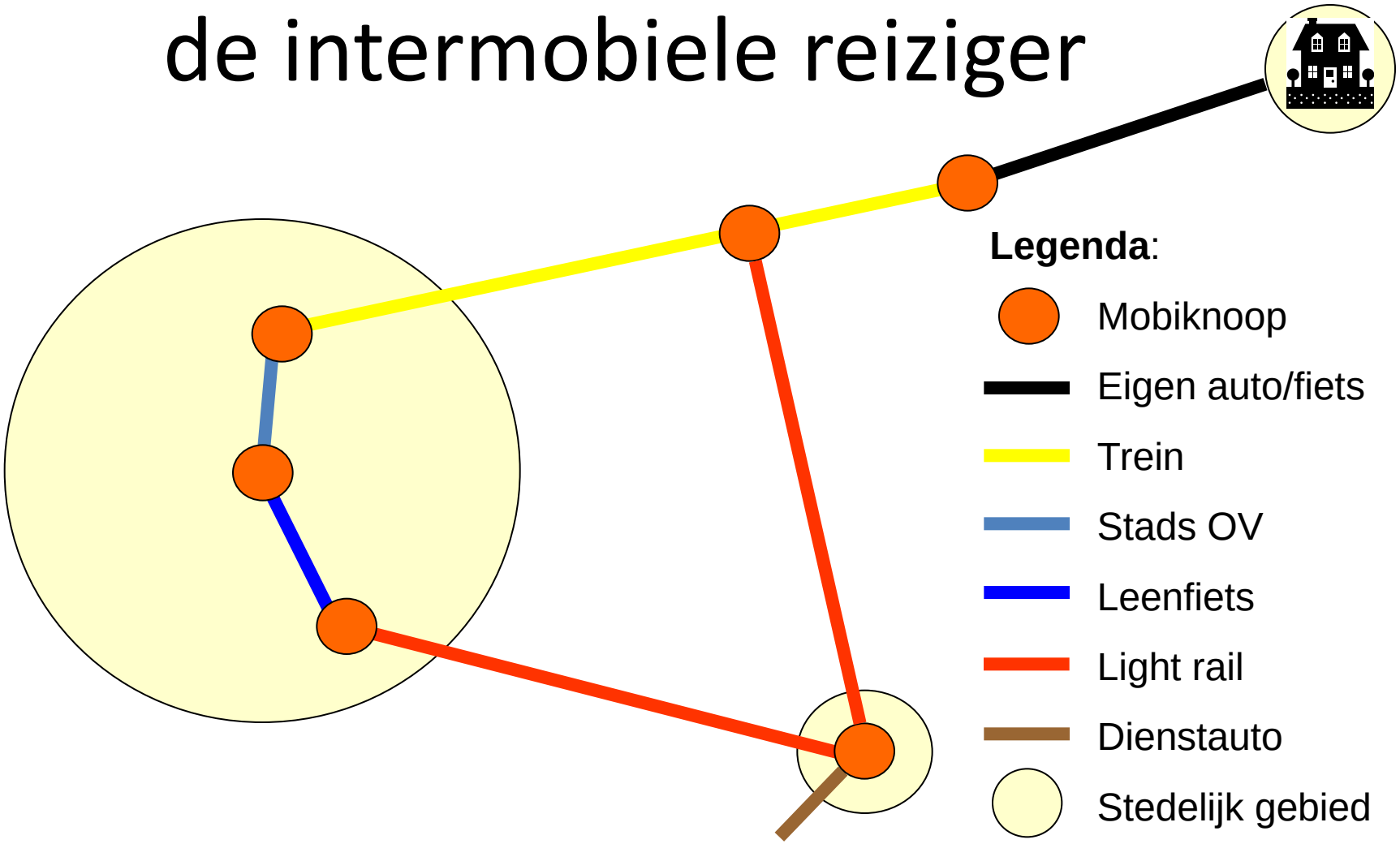
0,5 10 20 km

A c t i e r a d i u s ->

- **Ruimte voor het lopen**
- **(E-)Fiets in de stad & regio**
- **OV in stadsregio’s / tussengebied**
- **Trein en auto: langere afstanden**
- **Auto en bustaxi voor landelijke gebieden**

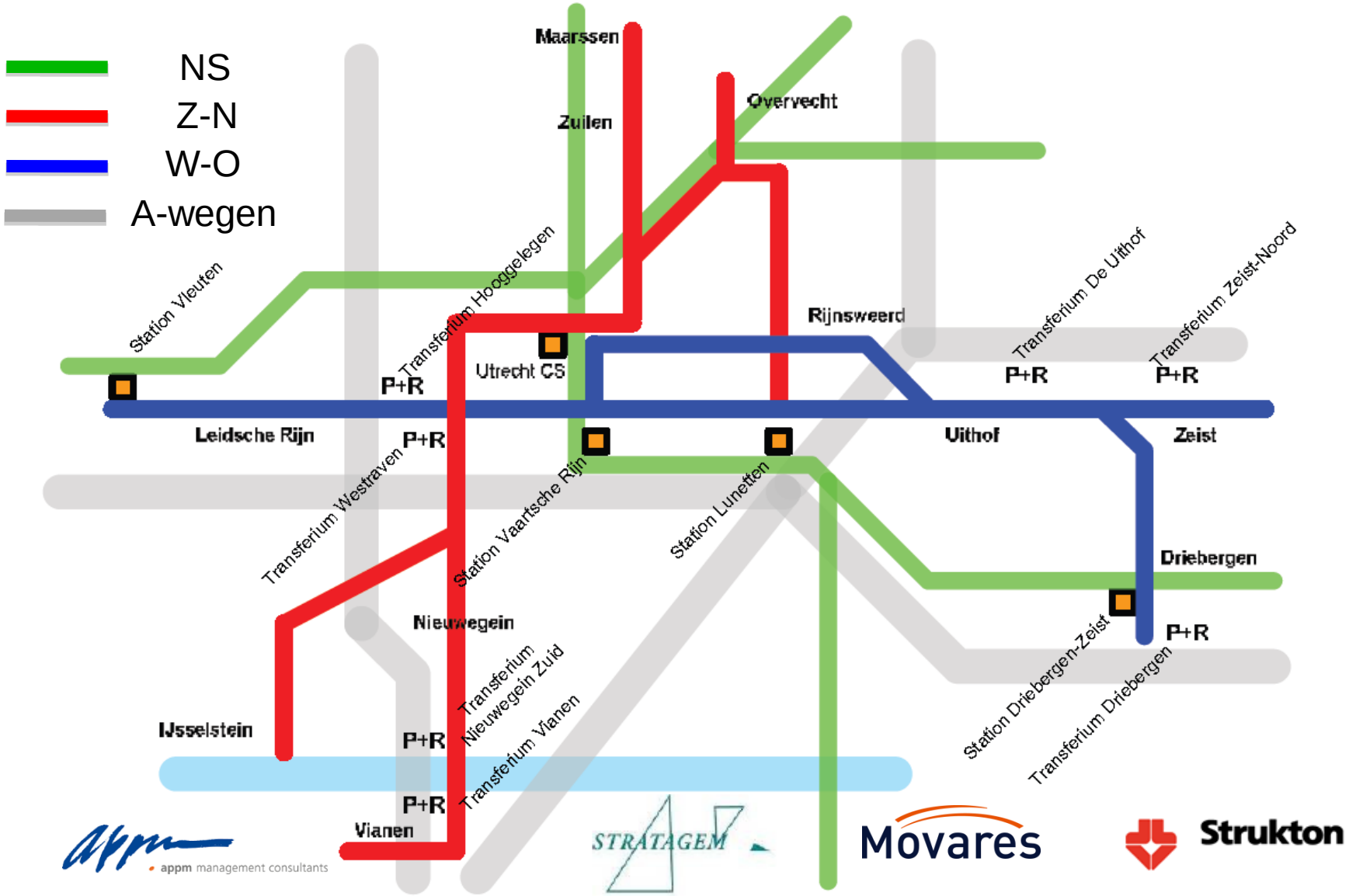
Movares

Een dag van de intermobiele reiziger



Movares

Ambitie Lightrailnetwerk (KvU 2010)

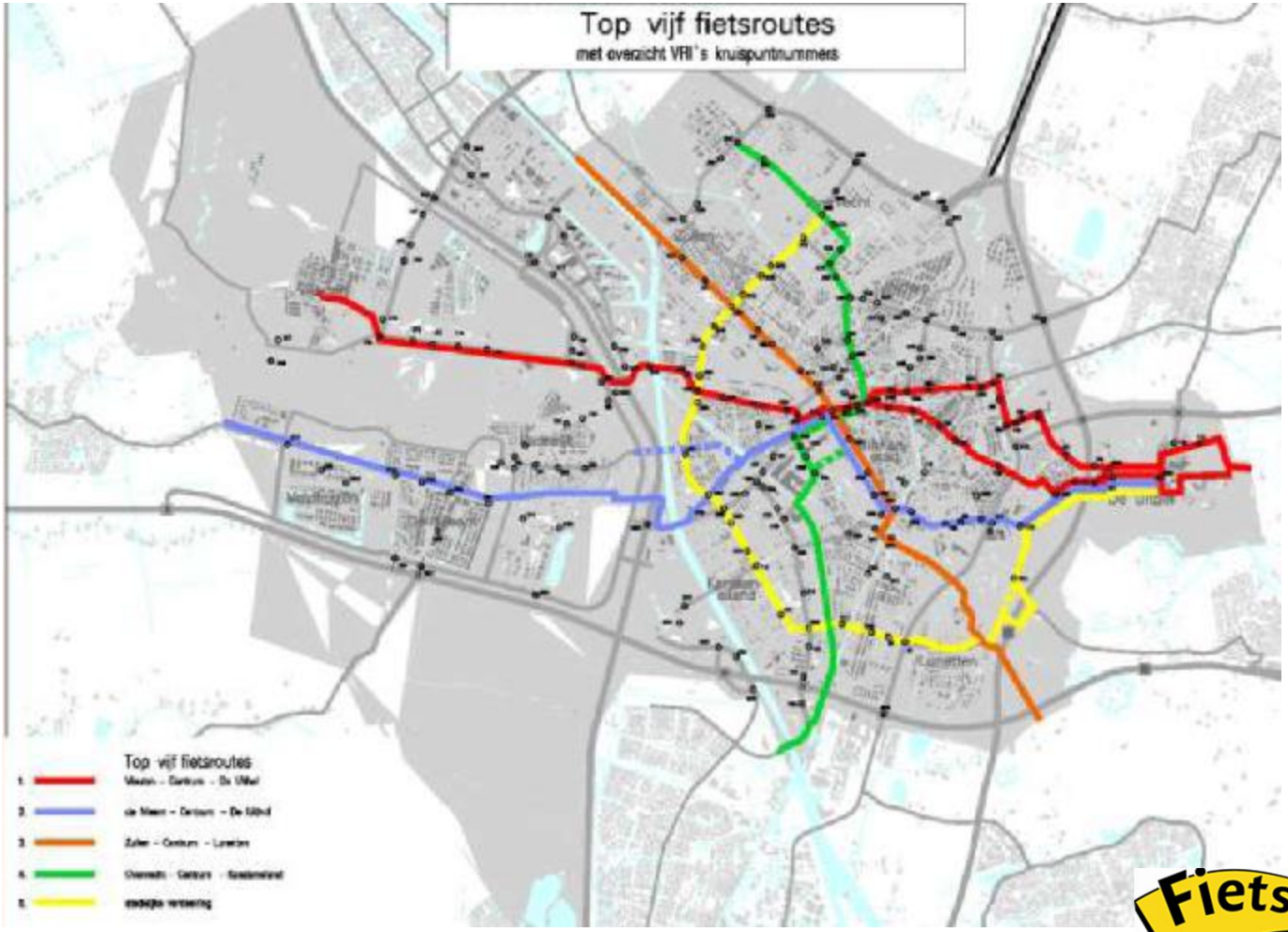


Positieve wisselwerking KvU en overheid

- Multimodale knooppunten / subcentra
  - Spoor / tram / fiets niet alles centreren op Utrecht CS
- Fietskracht van Utrecht

1. Vergroting bijdrage fiets en E-fiets (>> 10 km)
2. Fiets Filevrij / Snelfietspaden in stadsregio
   - Overdekte (bewaakte) fietsenstallingen
     -> ook bij OV-haltes; voorbeeld NS-station Overvecht: Electronisch bewaakte fietsenstalling (toegang met pas / OV-chipkaart)
   - Gratis stallingen <-> beprijzing afh. Serviceniveau
3. Stoplichtvrije fietsroutes: parallel aan drukke wegen

Hoofdfietsroutes: Stoplichtarm?



Fietsersbond

Emissies CO2 gram/reizigerskilometer

(excl. Productie + Infra)

Auto gemiddeld	200	gem diesel/auto/ vrachtauto etc
Trein	40	grijze stroom
Tram-OV	40	grijze stroom
Trams op groene stroom	1,3	herleidbare groene stroom
Fiets	0	

Movares

Rendement

Besparing CO2-emissies autoverkeer
per gemiddelde werkdag
na implementatie Kracht van Utrecht

	Referentie	*KvU 2.0*	*Absoluut verschil*	*Relatief %*
Emissie in tonnen per werkdag	2409	2221	-188	-8%

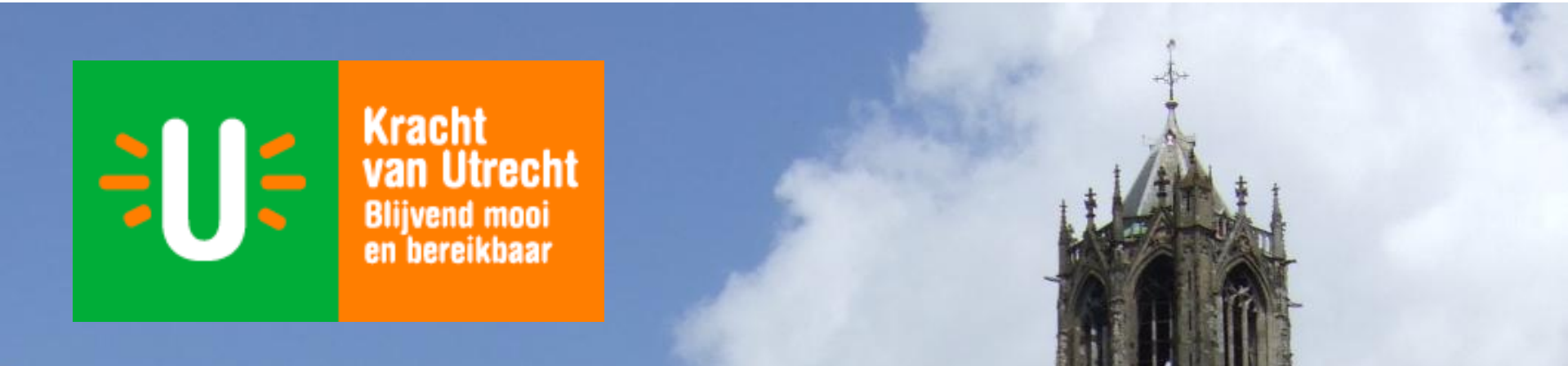
Rendement op jaarbasis Utrechtse stadsregio

Besparing CO2-emissies
per gemiddelde werkdag
na implementatie Kracht van Utrecht

	Referentie	*KvU 2.0*	*Absoluut verschil*	*Relatief %*
Emissie in tonnen per werkdag	2409	2221	-188	-8%
Totaal ton/jaar (250 werkdagen)			**-46889**	

Waarom KvU door-ontwikkelen….?

- “De Kracht” volwaardig laten meewegen in besluitvorming planstudie Ring Utrecht
  - Planning eind 2012….
- Kernvraag: maatschappelijk rendement van 1 miljard €€€ / MKBA, incl. schonere lucht e.d.
  - Samenhang en integratie beleidsterreinen….
- “Het kan&moet echt ànders”, juist in Utrecht…
  - ….Denkt u mee over onze omslag in denken en doen…?

Dank voor uw aandacht
Heeft vragen en/of suggesties?

- www.krachtvanutrecht-initiatief.nl
- info@krachtvanutrecht-initiatief.nl